

# **REGLAMENTO DE VUELO**

***CLUB DE PLANEADORES  
TANDIL***

Aprobado por Acta N° 1092.

Vigencia a partir de 01/01/2019

## INDICE

1	REGLAS GENERALES .....	3
1.1	FINALIDAD .....	3
1.2	PUBLICACION .....	3
1.3	USO DEL MATERIAL DE VUELO.....	3
1.4	TIEMPO DE USO .....	3
1.5	VIGENCIA .....	3
1.6	MANEJO EN TIERRA DEL MATERIAL DE VUELO:.....	3
1.7	MANEJO DE FRECUENCIAS Y USO DEL VHF .....	4
1.8	CIRCUITO DE TRANSITO .....	4
1.9	LASTRE.....	4
1.10	PESO MAXIMO DE DESPEGUE .....	4
1.11	PEDIDO DE ADAPTACION .....	4
1.12	PEDIDO DE PLANEADOR PARA VUELO DEPORTIVO .....	5
1.13	DEL VUELO DEPORTIVO .....	5
1.14	CERTIFICACION DE PRUEBAS DEPORTIVAS .....	5
1.15	PRIORIDAD EN EL USO .....	5
1.16	CRITERIO DE SEGURIDAD.....	5
1.17	CONTROL DE LA ACTIVIDAD DE VUELO EN GENERAL.....	5
2	REGLAS PARTICULARES.....	5
2.1	Planeador IS 28 b2 LV-EJP .....	5
2.2	Planeador PW 5 LV-EMW .....	6
2.3	Planeador Grob G-103 LV-EJB.....	6
2.4	Planeador Astir Cs 77 LV-DNH.....	6
2.5	Planeador Cirrus Std.....	6
2.6	Planeador Jantar Std 2 LV-EIT .....	6
2.7	Planeador Jantar 2b LV-DOB.....	6
3	DE LA PARTICIPACION EN COMPETENCIAS .....	7
3.1	PARTICIPACION EN TORNEOS REGIONALES O ENCUENTROS.....	7
3.2	PARTICIPACION EN TORNEOS NACIONALES .....	7
4	REMOLCADORES.....	7
5	MAXIMA AUTORIDAD DE INTERPRETACION DEL REGLAMENTO .....	8

# **1 REGLAS GENERALES**

## **1.1 FINALIDAD**

El presente reglamento tiene como objeto fundamental preservar la seguridad operacional de las aeronaves propiedad del Club de Planeadores Tandil, así como el ordenamiento de la actividad, usos y requerimiento de niveles mínimos de experiencia para volar cada una de las aeronaves. Este reglamento será utilizado como guía interna. La Comisión Directiva estará facultada para realizar los cambios y actualizaciones que se estimen pertinentes y tendrá autoridad máxima para hacerlo cumplir.

## **1.2 PUBLICACION**

El presente reglamento de vuelo deberá mantenerse al alcance de todos los pilotos de la entidad para su inmediata consulta. Cada modificación introducida deberá ser difundida y se dejará constancia en acta de reunión de Comisión Directiva los lineamientos generales de las modificaciones.

## **1.3 USO DEL MATERIAL DE VUELO**

Todo piloto para poder hacer uso del material de vuelo deberá:

- a) Poseer licencia que lo habilite a volar en la aeronave, certificado de aptitud psicofísica vigente y libro de vuelo actualizado.
- b) Estar al día con el pago de las cuotas sociales, así como de cuotas extraordinarias por mantenimiento del material de vuelo y no adeudar envuelos.
- c) Poseer equipamiento y accesorios propios, como baterías, chicotes, GPS, computadores, etc. y todo aquel material que el club no provea para hacer una operación segura.

## **1.4 TIEMPO DE USO**

Con el objetivo de poder compartir de manera equitativa el uso de los planeadores, se limita el tiempo de vuelo a 1 hora de duración (en vuelo librado), siempre que haya pilotos esperando poder volar y no haya otro planeador en tierra o habiéndolo, quienes esperan, no se encuentren adaptados a los mismos. Se dará prioridad al vuelo deportivo por sobre el vuelo local.

## **1.5 VIGENCIA**

- a) Todo piloto que haya pasado más de 30 días corridos sin haber volado como piloto al mando de un planeador y/o avión, deberá cumplir con su readaptación respectiva.
- b) Todo piloto activo debe realizar al menos una vez al año un RECURRENT con instructor, haciendo las maniobras y /o emergencias que el crea necesarias. El instructor decidirá si el piloto es apto para volar monoplaza o necesita continuar volando con instructor hasta corregir sus vicios o falencias.

## **1.6 MANEJO EN TIERRA DEL MATERIAL DE VUELO:**

- Toda aeronave que no esté siendo utilizada, deberá dejarse hangarada, con su funda y en condiciones de ser vuelta a utilizar, caso contrario deberá portar una indicación clara y visible que indique "fuera de servicio".
- No se podrán sacar los planeadores del hangar chicoteando, así como tampoco ingresar al hangar chicoteando con el auto.
- Los planeadores se deben mantener limpios, antes de salir a volar y con posterioridad al vuelo.

- El chicoteo a pista se hará con soga y herrajes apropiados y a velocidad de paso de hombre.
- Todo daño o perjuicio ocasionado a una aeronave será subsanado por el piloto a cargo, deslindando de responsabilidad y cargo al club.
- El uso de accesorios que ayuden al chicoteo como dollys de cola y ala, no eximen de responsabilidad al usuario, ante una rotura por mal uso o no verificar su estado.
- Cualquier alteración producida en las aeronaves, ya sea cuestiones de higiene, usos de accesorios personales, así como sustracción de elementos de la aeronave, etc. deberán en todos los casos, dejarse en las condiciones iniciales para el siguiente vuelo.
- En los casos que se coloque publicidad en los planeadores, durante eventos, los mismos deberán ser removidos luego de la finalización del mismo, sin dejar alteraciones en las superficies utilizadas a tal efecto.
- Queda terminantemente prohibido dejar solos los planeadores en la pista.
- Los planeadores que se hayan acarreado a la pista, o que hayan aterrizado y se mantengan en la pista, deberán ser removidos hasta lograr sacarlos fuera de la franja de seguridad.
- Previo a los despegues, los planeadores deberán ubicarse sobre la franja de seguridad, dejando liberada la pista ante un eventual tránsito.
- Durante de la actividad de vuelo los pilotos deberán completar la planilla de actividad del día, colocando toda la información que requiere la misma.

## **OPERACIONES**

### **1.7 MANEJO DE FRECUENCIAS Y USO DEL VHF**

Se tomará como frecuencia de operaciones base 123.00 Mhz, la cual será de utilización para todas las comunicaciones. Siempre deberá existir comunicación entre planeadores y avión remolcador, en caso de no tenerla el remolcador debe desistir de la operación de remolque.

### **1.8 CIRCUITO DE TRANSITO**

Es obligatorio el circuito de tránsito reglamentario previo al aterrizaje. El cual deberá iniciarse con no menos de 200 m. En caso de llegadas de pruebas deportivas, estas deberán planificarse para una vez terminada la prueba, permita su altura incorporarse a circuito de tránsito o en su caso ingresar directo en final.

### **1.9 LASTRE**

No se podrá volar con lastre de agua un planeador, sin antes haber volado con lastre el planeador inmediato anterior según escala de requisitos mínimos, así como no se podrá volar lastrado un planeador en vuelo deportivo, sin antes haberlo hecho en ese mismo planeador en vuelo local.

### **1.10 PESO MAXIMO DE DESPEGUE**

Bajo ninguna circunstancia de podrá superar el peso máximo de despegue indicado en el manual de cada planeador.

### **1.11 PEDIDO DE ADAPTACION**

A excepción de la adaptación que realiza un alumno durante el curso al planeador IS 28 b2, para el resto de los planeadores y aviones, todo piloto debe solicitar por nota a la Comisión Directiva tal pedido de adaptación, acreditando los requisitos mínimos que para cada una de ellas requiere este reglamento. En el caso de que un alumno, a criterio del instructor, deba ser adaptado a un planeador monoplaza afectado a la escuela, la solicitud deberá ser enviada por el instructor solicitante.

### **1.12 PEDIDO DE PLANEADOR PARA VUELO DEPORTIVO**

Todo piloto que desee realizar vuelos deportivos, deberá solicitar autorización por nota a la Comisión Directiva, acreditando los requisitos mínimos exigidos por este reglamento para cada aeronave.

### **1.13 DEL VUELO DEPORTIVO**

Todo piloto para poder realizar vuelos deportivos deberá:

- Poseer licencia deportiva otorgada por la FAI a través de FAVAV, con sus respectivos pagos al día.
- Haber sido autorizado por Comisión Directiva a realizar pruebas deportivas en cada uno de los planeadores solicitados.
- Contar con los elementos y asistencias al vuelo necesarios para desarrollar de manera segura una prueba deportiva (carta, sistema GPS, estacas, teléfono, batería cargada, etc.).
- Previo a realizar el vuelo, determinar el vehículo de recuperación por tierra, contando este con enganche apropiado, conector de luces para el carro y su correcto funcionamiento, seguros obligatorios tanto del vehículo como del carro, así como haber coordinado con personas idóneas para el rescate terrestre.

### **1.14 CERTIFICACION DE PRUEBAS DEPORTIVAS**

Las pruebas deportivas realizadas deberán demostrarse mediante entrega de los registros de vuelo las cuales deberán cumplir con el código deportivo FAI, sección III (vuelo a vela).

### **1.15 PRIORIDAD EN EL USO**

Tendrá prioridad el vuelo deportivo frente a un interesado por vuelo local, manifestando dicha intención antes del sorteo a realizar, no existiendo esta prioridad si se disputa por orden de llegada al club.

### **1.16 CRITERIO DE SEGURIDAD**

En todos los casos de solicitud de adaptaciones, readaptaciones o vuelos regulares de entrenamiento y remolques, la Comisión Directiva y/o los instructores podrán observar la necesidad de aumentar los requisitos mínimos que enumera este reglamento a los efectos de brindar mayor seguridad a los usuarios del material de vuelo propiedad de la institución.

### **1.17 CONTROL DE LA ACTIVIDAD DE VUELO EN GENERAL**

Para la utilización del material de vuelo de la institución, todas las adaptaciones y readaptaciones deberán estar registradas en el libro de vuelo de cada piloto, debidamente certificadas por los señores instructores de vuelo.

## **2 REGLAS PARTICULARES**

Requerimientos mínimos para volar las aeronaves

### **2.1 Planeador IS 28 b2 LV-EJP**

Planeador afectado a la escuela de vuelo cuya prioridad será la instrucción de alumnos. No para vuelos deportivos.

Vuelo en configuración monoplaza: solo para alumnos adaptados, a criterio del instructor.

Vuelo en configuración biplaza: Hasta completar 100 horas de vuelo, todo piloto activo podrá realizar vuelos con pilotos experimentados (de más de 100 horas). Luego de cumplimentar dichas horas podrá pedir autorización al instructor para volar con pasajeros

no pilotos (bautismos o vuelos de cortesía), siempre que cumpla con un mínimo de 5 horas y 5 aterrizajes realizados en dicha aeronave.  
Los vuelos de bautismo siempre tendrán prioridad sobre los vuelos de cortesía.

## **2.2 Planeador PW 5 LV-EMW**

Planeador afectado a la escuela de vuelo.

Vuelo Local: A criterio del instructor.

Vuelo Deportivo: 20 horas de vuelo y al menos 15 aterrizajes en dicha aeronave.

## **2.3 Planeador Grob G-103 LV-EJB**

Afectado a escuela de vuelo. No para vuelos deportivos.

Vuelo en configuración monopla: solo para alumnos adaptados, a criterio del instructor.

Vuelo en configuración biplaza: Hasta completar 100 horas de vuelo, todo piloto activo podrá realizar vuelos con pilotos experimentados (de más de 100 horas).

Luego de cumplimentar dichas horas podrá pedir autorización al instructor para volar con pasajeros no pilotos (bautismos o vuelos de cortesía), siempre que cumpla con un mínimo de 5 horas y 5 aterrizajes realizados en dicha aeronave. Además deberá estar adaptado al planeador Cirrus Std y tener 5 pruebas cumplidas.

Los vuelos de bautismo siempre tendrán prioridad sobre los vuelos de cortesía.

## **2.4 Planeador Astir Cs 77 LV-DNH**

Vuelo Local: 40 horas de vuelo. 30 horas de vuelo para pilotos que tengan 300 km en PW 5.

Uso de lastre por 1º vez: 10 aterrizajes y 3 vuelos dentro del mes.

Vuelo Deportivo: 15 horas de vuelo y 15 aterrizajes en la aeronave, 300 km en pruebas deportivas AST certificadas en PW 5.

## **2.5 Planeador Cirrus Std**

**Para solicitar adaptación al Cirrus es obligatorio contar con pruebas deportivas en planeadores anteriores.**

Vuelo Local: 70 horas de vuelo, de las cuales 20 horas en Astir.

Uso de lastre por 1º vez: 10 aterrizajes y 3 vuelos con lastre en planeador Astir Cs 77.

Vuelo Deportivo: 20 horas de vuelo y 15 aterrizajes en la aeronave, 800 km en pruebas deportivas AST certificadas. La adaptación se realizara en el Cirrus Std LV-DJA "95".

## **2.6 Planeador Jantar Std 2 LV-EIT**

Vuelo Local: 90 horas de las cuales 15 horas en Cirrus Std.

Uso de lastre por 1º vez: 20 horas de vuelo en la aeronave y 10 aterrizajes.

Vuelo Deportivo: 20 horas de vuelo y 15 aterrizajes en la aeronave, 1200 km en pruebas deportivas AST certificadas.

## **2.7 Planeador Jantar 2b LV-DOB**

Vuelo Local: 1500 km en pruebas totales. 20 horas y 20 aterrizajes de Jantar Std 2.

Uso de lastre por 1º vez: 10 aterrizajes y 10 horas.

Vuelo Deportivo: 20 horas y 20 aterrizajes.

## **3 DE LA PARTICIPACION EN COMPETENCIAS**

### **3.1 PARTICIPACION EN TORNEOS REGIONALES O ENCUENTROS**

Tendrán prioridad en este tipo de competencias los pilotos que no hayan participado en otras oportunidades. El CPT se hará cargo del costo de la inscripción para aquellos pilotos debutantes en este tipo de eventos. Además de cumplimentar los requisitos de la entidad organizadora, en el orden interno deberá proceder de la siguiente manera: comunicará mediante nota a la Comisión Directiva su decisión de participar en el torneo con 15 días de anticipación al inicio del mismo, acompañando reseña de su actividad deportiva y libreta de vuelo al día, solicitando autorización y asignación del planeador. Dicha autorización dará prioridad (no exclusividad) de uso sobre el planeador asignado y para ello deberá cumplir con lo reglamentado en el punto 1.15 manifestando su intención y sin necesidad de sortear. Como requisito mínimo el piloto deberá contar con una experiencia de 2 pruebas cumplidas y debidamente certificadas y al menos tener un aterrizaje fuera de aeródromo.

### **3.2 PARTICIPACION EN TORNEOS NACIONALES**

Todo piloto interesado en participar en Campeonatos Nacionales deberá cumplimentar los requisitos exigidos por el ente organizador y en el orden interno deberá proceder de la siguiente manera: comunicará mediante nota a la Comisión Directiva su decisión de participar en el torneo con 30 días de anticipación al inicio del mismo, acompañando reseña de su actividad deportiva y habiendo registrado un entrenamiento de un mínimo de 5 pruebas deportivas previas al campeonato, en la misma solicitará la autorización a participar y el pedido del planeador con el que desea participar. Dicha autorización dará prioridad (no exclusividad) de uso sobre el planeador asignado, en el término de los 15 días previos al inicio del campeonato y para ello deberá cumplir con lo reglamentado en el punto 1.5 manifestando su intención y sin necesidad de sortear.

## **4 REMOLCADORES**

Recomendación: Dado el alto costo del material de vuelo, se recomienda muy especialmente a los señores remolcadores observar la correcta operación del avión de remolque, ajustándose al manual de vuelo de cada avión y en especial al uso del motor.

- a) Verificar previo a la operación diaria el nivel de combustible y nivel de aceite de motor, así como estado de presión de sus ruedas y condiciones en general.
- b) La carga de combustible deberá realizarse en el sector de carga de combustible, utilizado en todos los casos la toma a tierra, el filtro de nafta y las medidas en tarros metálicos
- c) Queda prohibida la carga de combustible en la pista así como dentro de los hangares.
- d) Deberán los pilotos remolcadores verificar el correcto estado de la soga de remolque
- e) Es obligación de quien carga el combustible proceder posteriormente al registro de cargas de combustible.
- f) El piloto remolcador deberá desistir de realizar un envuelo si no existe clara comunicación radial con el planeador a remolcar.
- g) El piloto remolcador que inicie los vuelos del día será responsable del uso y cuidados del avión, a su vez podrá ceder el uso y por consiguiente su responsabilidad en los pilotos remolcadores que continúen con la actividad, siendo el ultimo piloto en remolcar, el responsable de hangarar la aeronave.

## **5 MAXIMA AUTORIDAD DE INTERPRETACION DEL REGLAMENTO**

La Comisión Directiva del Club de Planeadores Tandil es la máxima autoridad y será la intérprete oficial del presente reglamento. Podrá resolver según su criterio las situaciones no previstas en el mismo.